Deutscher Bundestag **Drucksache 18/13668**

18. Wahlperiode 09.10.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Oliver Krischer, Cem Özdemir, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/13339 –

Vereinbarungen des „Nationalen Forums Diesel“: Fahrzeugumrüstungen mittels Software-Updates und Auswirkungen auf die Luftqualität

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 2. August 2017 fand in Berlin auf Einladung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur und des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit das sogenannte Nationale Forum Diesel statt.

Laut Ergebnisprotokoll wurde mit den Autoherstellern unter anderem die Durchführung von Software-Updates bei ca. 5,3 Millionen in Deutschland zugelassenen Dieselfahrzeugen der Euro-Normen 5 und 6 bis Ende des Jahres 2018 vereinbart. Mit den Updates soll eine durchschnittliche Senkung der Stickoxid-Emissionswerte um 25 Prozent bis 30 Prozent erreicht werden (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/170802-ergebnisprotokoll-nationales-diesel-forum.pdf?__blob=publicationFile).

Nach Ansicht der Fragesteller reichen die beschlossenen Software-Lösungen jedoch nicht aus, um die Luftqualität tatsächlich wirksam zu verbessern und die drohenden Fahrverbote in zahlreichen Städten noch abzuwenden. Nicht nur fällt die Reduktion zu gering aus, auch ist die Dauer der Umrüstungsaktion bis Ende des Jahres 2018 zu lang bemessen. Zudem ist fraglich, wie hoch die Umrüstungsquote ausfällt, da es sich nur um eine freiwillige Aktion handelt, und welche Konsequenzen bei einer zu geringen Umrüstungsquote folgen.

Unklar bleibt nach Abschluss des Gipfels auch, wie die Fortsetzung der Arbeit in den in der Erklärung des Dieselgipfels (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/170802-erklaerung-nationales-diesel-forum.pdf?__blob=publicationFile) genannten Expertengruppen, eine mögliche Wiederholung des Dieselgipfels sowie die Überprüfung der Umsetzung der Ergebnisse erfolgen sollen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 6. Oktober 2017 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Umrüstungen mittels Software-Updates und Auswirkungen auf die Luftqualität

1. Wie verteilen sich nach Kenntnis der Bundesregierung die ca. 5,3 Millionen umzurüstenden Fahrzeuge auf die einzelnen Automobilhersteller (bitte nach Herstellern aufschlüsseln)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 10 bis 12 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/13669 verwiesen.

2. Bei welchen Modellen haben die Automobilhersteller beim Dieselgipfel angekündigt, Software-Updates durchzuführen, und wie viele Fahrzeuge sollten jeweils betroffen sein?

   Mit welcher Technik erfolgt nach Kenntnis der Bundesregierung bei den Modellen jeweils die Abgasreinigung, und wie hoch fällt die geplante Stickoxid-Reduktion bei den Modellen jeweils aus?

Dazu liegen der Bundesregierung im Detail keine Informationen vor. Dies wird erst im Zusammenhang mit den Freigaben durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) der Fall sein.

3. Bei wie vielen der beim Dieselgipfel angekündigten ca. 5,3 Millionen Umrüstungen handelt es sich um solche Umrüstungen, die bereits vor dem Dieselgipfel angekündigt waren bzw. durchgeführt wurden (bitte nach Umrüstungsaktionen sowie Datum und aktuellem Stand der Umrüstungen und betroffenen Modelltypen aufschlüsseln)?

4. Wie viele der ca. 2,4 Millionen VW-Fahrzeuge mit illegalen Abschalteinrichtungen, deren Rückruf das Kraftfahrt-Bundesamt am 15. Oktober 2015 angeordnet hatte, wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bereits umgerüstet (bitte nach Modelltypen aufschlüsseln)?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 11 und 12 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/13669 verwiesen.

5. Hat die Bundesregierung Kenntnis über die durchschnittlich erreichte Reduzierung der Stickoxid-Emissionen bei den umgerüsteten VW-Fahrzeugen (vgl. Frage 4)?

   Wenn ja, wie hoch ist die durchschnittliche prozentuale Reduzierung der Stickoxid-Emissionen?

   Wenn nein, warum nicht?

10. Wie wurde das Ziel einer Reduktion um 30 Prozent festgelegt, und handelt es sich dabei um einen Zielwert, der auf Basis eigener Recherchen oder Untersuchungen der Bundesregierung erstellt wurde?

Die Fragen 5 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 13 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/13669 verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

6. Aus welchem Grund wurden beim Dieselgipfel keine Hardware-Umrüstungen für solche Fahrzeuge beschlossen, bei denen diese Umrüstungen technisch möglich sind?

7. Hält die Bundesregierung Hardware-Umrüstungen für effektiver als die beschlossenen Software-Updates, und wenn nein, warum nicht?

8. Hat die Bundesregierung eigene Recherchen oder Untersuchungen angestellt, um die Möglichkeit und Effektivität von Hardware-Nachrüstungen zu untersuchen?

Die Fragen 6 bis 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 16 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/13669 verwiesen.

9. Wie bewertet die Bundesregierung, dass die Automobilhersteller laut Ergebnisprotokoll des Dieselgipfels lediglich eine durchschnittliche Senkung der Emissionswerte um 25 Prozent bis 30 Prozent erreichen wollen, anstatt der in der Erklärung des Dieselgipfels formulierten 30 Prozent, sodass die Erfolge geringer ausfallen könnten als in der Erklärung vorgesehen?

Die Erklärung beinhaltet die Erwartungshaltung des Bundes und der Länder.

11. Bezieht sich die Höhe der durchschnittlichen Senkung der Emissionswerte um 25 Prozent bis 30 Prozent auf eine Senkung unter allen Fahrbedingungen und insbesondere bei niedrigen Außentemperaturen (z. B. unterhalb von 10 °C)?

    Wenn nein, welche Rahmenbedingungen und andere Annahmen liegen diesen Reduktionswerten stattdessen zugrunde?

20. Inwiefern gilt als Kriterium für die Freigabe der Software-Updates insbesondere, dass die Senkung der Emissionswerte auch bei niedrigen Umgebungstemperaturen (z. B. unterhalb von 10 °C), also außerhalb der in vielen Fahrzeugen vorhandenen „Thermofenster“, erreicht wird?

Die Fragen 11 und 20 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Reduzierung der NO_x-Emissionen durch die Software-Updates wird zukünftig durch Rollentests in bestimmten Fahrzyklen bei unterschiedlichen Umgebungstemperaturen ermittelt. Diese Reduktionspotentiale sollen anschließend durch PEMS-Messungen auf der Straße validiert werden (PEMS = Portable Emission Measurement System). Dabei wird eine Ausdehnung des „Thermofensters“ mit Funktion der Abgasreinigung auf möglichst niedrige bzw. hohe Temperaturen verfolgt.

12. Wie hoch fällt nach Kenntnis der Bundesregierung in der Folge die Senkung der Luftschadstoffbelastung im Schnitt in den Städten aus, in denen derzeit der Jahresmittelwert bei der Stickstoffdioxidbelastung nicht eingehalten wird, und inwiefern ist diese Senkung abhängig von der vorherrschenden Außentemperatur (bitte nach Städten aufschlüsseln)?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

13. In welchen Städten können drohende Fahrverbote aufgrund nicht eingehaltener Stickstoffdioxid-Grenzwerte nach Auffassung der Bundesregierung durch die Maßnahmen des Dieselgipfels nunmehr verhindert werden?

Die Fragen 12 und 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 14, 15 und 17 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/13669 verwiesen.

14. Welche Maßnahmen schlägt die Bundesregierung den von Gerichten verurteilten Kommunen vor, die bereits vor Ablauf der Umrüstungsaktion beginnen müssen, Fahrverbote für Dieselfahrzeuge auszusprechen?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 14, 15 und 17 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/13669 verwiesen.

15. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass die per Software-Update umgerüsteten Dieselfahrzeuge von eventuellen Fahrverboten in Städten mit weiterhin überhöhten Stickstoffdioxidbelastungen betroffen sein werden?

Ziel der Bundesregierung ist es, mit den auf dem Nationalen Forum Diesel eingeleiteten Maßnahmen Fahrverbote zu vermeiden.

16. Inwiefern wurden auf dem Dieselgipfel Vereinbarungen zur Kostenübernahme für den Fall getroffen, dass es trotz der vereinbarten Maßnahmen zu Strafzahlungen im Rahmen eines EU-Vertragsverletzungsverfahrens kommen sollte?

Das Thema war nicht Gegenstand des Nationalen Forums Diesel.

Freigaben und Durchführung der Software-Updates

17. Nach welchen Kriterien wird das Kraftfahrt-Bundesamt über eine Freigabe der Software-Updates entscheiden?

Freigaben durch das Kraftfahrt-Bundesamt erfolgen, wenn das KBA sich von der Wirksamkeit der optimierten Emissionskonzepte überzeugt hat und keine Zweifel an der Zulässigkeit der optimierten Konzepte bestehen.

18. Auf welche Weise hatte das Kraftfahrt-Bundesamt über die Freigabe von Umrüstungen bei ca. 630 000 Fahrzeugen entschieden, für die freiwillige Nachbesserungen verabredet wurden (vgl. Bundestagsdrucksache 18/9962), und inwiefern weicht das nunmehr geplante Überprüfungs- und Freigabeverfahren von dem damals gewählten Verfahren ab?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 2 und 11 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 18/9962 verwiesen.

19. Wie viel Personal steht im Kraftfahrt-Bundesamt zur Verfügung, um die nun in Rede stehenden Software-Updates zeitnah zu prüfen und freizugeben?

Der Prüfbereich Marktüberwachung/Feldüberwachung verfügt derzeit über 14 Personen und wird aufgestockt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

21. Wie erklärt die Bundesregierung, dass bei den umzurüstenden Fahrzeugen nunmehr eine durchschnittliche Senkung der Stickoxid-Emissionen von 25 bis 30 Prozent möglich sein soll, obwohl bestimmte Automobilhersteller zuvor argumentiert hatten, dass einer Reduktion der Abgasrückführungsraten, z. B. in bestimmten Temperaturbereichen, Gründe des Motorschutzes entgegenstünden (vgl. Bundestagsdrucksache 18/12900, S. 436 f.)?

Die Bundesregierung begrüßt, dass weitere Verbesserungen des Emissionsverhaltens in Verkehr befindlicher Fahrzeuge bei gleichzeitiger Sicherstellung des Motorschutzes möglich sind.

22. Unter welchen Testbedingungen wird die Wirksamkeit der Software-Updates auf dem Rollenprüfstand überprüft, und wird dabei insbesondere der WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure) angewandt?

23. Handelt es sich bei den in der Erklärung des Dieselgipfels angekündigten Straßenmessungen zur Überprüfung der Wirksamkeit der Software-Updates um Fahrten nach den Vorgaben des RDE-Verfahrens Real Driving Emissions?

    Wenn nein, warum nicht, und nach welchem Verfahren werden die Straßenmessungen stattdessen durchgeführt?

Die Fragen 22 und 23 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Kriterien werden derzeit innerhalb der Bundesregierung erarbeitet. Darin fließen auch die Ergebnisse der Arbeiten der Expertenrunde 1 des Nationalen Forums Diesel ein.

24. Wie wird die Bundesregierung sicherstellen, dass die Freigaben im Falle der Zuständigkeit einer Typgenehmigungsbehörde eines anderen EU-Mitgliedstaates nach denselben Kriterien erfolgen wie bei einer Zuständigkeit des Kraftfahrt-Bundesamtes?

25. Wie wird die Bundesregierung im Falle der Zuständigkeit einer Typgenehmigungsbehörde eines anderen EU-Mitgliedstaates insbesondere sicherstellen, dass die Wirksamkeit der Software-Updates ebenfalls mit Straßenmessungen überprüft wird?

Die Fragen 24 und 25 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das KBA wird die zur Umsetzung der Nachrüstmaßnahmen notwendigen Rückrufaktionen in Deutschland nicht freigeben, solange die vorgegebenen Bedingungen nicht bestätigt wurden. Darüber hinaus wird das KBA Stichprobenkontrollen bei Fahrzeugen durchführen, für die andere Behörden die Typgenehmigung erteilt haben.

26. Auf welche Weise wird die Bundesregierung sicherstellen, dass tatsächlich eine durchschnittliche Senkung der Emissionswerte um 25 Prozent bis 30 Prozent über alle Fahrzeuge hinweg erreicht wird, wenn die Freigabe der Software-Updates sukzessive und nicht gleichzeitig erfolgt?

Während des laufenden Prozesses werden Daten erhoben und regelmäßig ausgewertet.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

27. Tragen die Hersteller die Kosten für die Überprüfungen und Freigaben des Kraftfahrt-Bundesamtes, und wenn nein, warum nicht?

Ja.

28. Wird das Bundesverkehrsministerium dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages die Prüfbedingungen und Prüfergebnisse mitteilen?

Falls ja, wann?

Falls nein, warum nicht?

Die Obleute mehrerer Bundestagsausschüsse, darunter des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur, wurden am 3. August 2017 von Bundesminister Alexander Dobrindt ausführlich über die Ergebnisse des Nationalen Forums Diesel informiert. Darüber hinaus wurden mehrere Bundestagsausschüsse, darunter der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur, am 5. September 2017 in einer Ausschusssitzung über das Nationale Forum Diesel informiert.

29. Wie hoch fallen die Kosten für die Umrüstungsaktionen für die einzelnen Automobilhersteller nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils aus?

Dazu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

30. In welcher Weise wurden beim Dieselgipfel AdBlue-Tankgrößen thematisiert?

Das Thema wurde nicht speziell thematisiert.

31. Zu welchem durchschnittlichen AdBlue-Mehrverbrauch kommt es nach Kenntnis der Bundesregierung durch die Software-Updates bei den Fahrzeugen?

Dazu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

32. Wer trägt nach Kenntnis der Bundesregierung die Kosten für einen möglicherweise zusätzlichen AdBlue-Mehrverbrauch?

33. Wie verhält sich die Möglichkeit, dass die betroffenen Autofahrer die Kosten für einen zusätzlichen AdBlue-Mehrverbrauch tragen müssen, zu der Erklärung des Dieselgipfels, dass die Kosten für die Umrüstungen von den Herstellern zu tragen seien?

Die Fragen 32 und 33 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Grundsätzlich gilt: Kunden dürfen keine Nachteile entstehen. Für alle in diesem Zusammenhang auftretenden Fragen wird für die Verbraucher ein Verbraucherbeirat beim Kraftfahrt-Bundesamt eingerichtet.

34. Wie wird sichergestellt, dass die per Software-Update umgerüsteten Dieselfahrzeuge jederzeit mit AdBlue-Vorrat und nicht mit einem leeren AdBlue-Tank gefahren werden?

Es gelten die Bestimmungen der europäischen Typgenehmigungsvorschriften.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

35. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass die Umrüstungen wie im Ergebnisprotokoll vorgesehen bis Ende 2018 abgeschlossen sein werden?

Die Bundesregierung wird einen Zeitplan für die Umrüstung vorgeben.

36. Welche Konsequenzen bereitet die Bundesregierung für den Fall vor, dass bis Ende 2018 nicht alle Fahrzeuge umgerüstet sind?

37. Mit welchen Sanktionen müssen insbesondere die Fahrzeughersteller rechnen, wenn bis Ende 2018 die auf dem Dieselgipfel vereinbarte Emissionsreduktion nicht erreicht wurde bzw. nicht alle Fahrzeuge umgerüstet wurden?

Die Fragen 36 und 37 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung erwartet von den Herstellern die Erfüllung der gemachten Zusagen.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 56 des Abgeordneten Peter Meiwald auf Bundestagsdrucksache 18/13338 verwiesen.

38. Aus welchem Grund sichert die Automobilindustrie laut Ergebnisprotokoll lediglich zu, dass die Umrüstungen „zu keinem Anstieg der CO_2-Emissionen führen“ dürfen, während die politische Erklärung des Dieselgipfels von den Automobilherstellern verlangt, dass auch die „typengenehmigungsrelevanten Parameter wie der Schadstoff- und CO_2-Ausstoß, der Kraftstoffverbrauch, Geräusche und die Motorleistung nicht negativ verändert werden“?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 25 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/13669 verwiesen.

39. Haben die Automobilhersteller wie in der Erklärung des Dieselgipfels vorgesehen zugesagt, dass bei den neu zugelassenen Fahrzeugen in allen Fahrsituationen auf der Straße eine technisch optimale Funktion des SCR-Katalysators (SCR: selektive katalytische Reduktion) und insbesondere bei der Verwendung von Harnstoff für die Abgasreinigung die Erreichung des dabei erzielten höchsten Wirkungsgrades gewährleistet ist?

Wenn ja, warum soll dies nur für Neuwagen gelten, und ab wann gilt diese Zusage?

Wenn nein, warum nicht?

Bei dieser Erwartung handelt es sich um eine Erklärung, die speziell von den Herstellern im Rahmen von Neugenehmigungen, die in Deutschland beantragt werden, für den jeweiligen Fahrzeugtyp abgegeben werden muss.

40. Haben die Automobilhersteller wie in der Erklärung des Dieselgipfels vorgesehen zugesagt, bis Oktober 2017 ein Konzept vorzulegen, um die europäischen Vorschriften zur Einführung von RDE deutlich früher anzuwenden?

Wenn nein, warum nicht?

Die Forderung und der Zeithorizont sind gegenüber der Automobilindustrie erhoben worden (vgl. hierzu die gemeinsame Erklärung vom 2. August 2017).

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Durchführung der Maßnahmen und Fortsetzung des Nationalen Forums Diesel

41. Aus welchem Grund wurden Verbraucherschutz- und Umweltverbände nicht zum Dieselgipfel eingeladen?

42. Aus welchem Grund wurde der Bundesminister für Gesundheit Hermann Gröhe nicht zum Dieselgipfel eingeladen?

Die Fragen 41 und 42 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 30 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/13669 verwiesen.

43. In welcher Regelmäßigkeit werden sich die in der Erklärung zum Dieselgipfel genannten Expertengruppen von Bund und Ländern treffen, und wer soll jeweils eingeladen werden?

Der Sitzungsturnus der einzelnen Expertenrunden richtet sich nach den jeweiligen thematischen Erfordernissen. Die bereits feststehenden Termine sind der Antwort zu den Fragen 44 und 45 zu entnehmen. Der jeweilige Teilnehmerkreis orientiert sich unter anderem an den zu behandelnden Themen.

44. Für welchen Termin sind die nächsten Treffen der Expertengruppen jeweils geplant?

45. Mit welchen Ministerien und auf welcher Ebene ist die Bundesregierung in den Expertengruppen jeweils vertreten?

Die Fragen 44 und 45 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die nachfolgende Tabelle bildet den derzeitigen Stand und kann ggf. im Rahmen der weiteren Arbeiten der Expertenrunden den Erfordernissen angepasst werden:

Expertenrunde[1]	**Ressort**	**Termine**
Expertenrunde 1	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur	04.10.2017 06.11.2017 06.12.2017
	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Co-Vorsitz)	
	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie	
	Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz	

[1] Angaben zu den Teilnehmenden der Bundesregierung beziehen sich auf die Auftaktsitzung

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Expertenrunde[1]	**Ressort**	**Termine**
Expertenrunde 2	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Vorsitz)	38. KW 41. KW
	Bundeskanzleramt	
	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit	
	Bundesministerium für Bildung und Forschung	
Expertenrunde 3	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Vorsitz)	14.09.2017 05.10.2017 26.10.2017
	Bundeskanzleramt	
	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie	
	Bundesministerium der Finanzen	
	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur	
	Bundesministerium für Bildung und Forschung	
Expertenrunde 4	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (Vorsitz)	14.09.2017
	Bundeskanzleramt	
	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit	
	Bundesministerium der Finanzen	
	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur	
	Bundesministerium für Bildung und Forschung	

46. Auf welche Weise werden die Termine, Tagesordnungen, Teilnehmerlisten und Ergebnisse der Treffen der Expertengruppen jeweils veröffentlicht?

Die Termine, Tagesordnungen und Teilnehmerlisten sind den Teilnehmenden zugänglich. Die Ergebnisse werden zu einem späteren Zeitpunkt in geeigneter Weise zugänglich gemacht.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

47. Für wann ist eine erste Evaluierung der Umsetzung der Ergebnisse des Dieselgipfels, insbesondere bezüglich der realen Effekte auf die Immissionssituation in den derzeit von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Städten, vorgesehen?

Das weitere Vorgehen inklusive der Frage der Evaluierung von beschlossenen Maßnahmen wird Gegenstand des weiteren Prozesses sein.

48. Inwiefern plant die Bundesregierung eine Fortsetzung des Nationalen Forums Diesel abseits der genannten Expertengruppen?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 41 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/13669 verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333